



2026年4月15日

黄8線区を維持する仕組みの構築に向けた当社の考えについて

当社単独では維持することが困難な線区である黄8線区について、維持する仕組みの構築に向けた当社の考えがまとまりましたので、お知らせいたします。

黄8線区を維持する仕組みの構築に向けた当社の考えについて

2026年4月15日

北海道旅客鉄道株式会社

1 これまでの経緯

(1) 「当社単独では維持困難な線区」の公表

2016年11月、「当社単独では維持することが困難な線区について」を公表し、以下のとおりご説明いたしました。

①輸送密度が200人未満（片道100人未満）の線区

ご利用が極めて少なく、1列車あたりの平均乗車人員が10人前後であるほか、線区の営業係数が1,000を大きく超えており、また老朽土木構造物の更新も必要となっている線区

これらの線区は、鉄道よりも他の交通手段が適しており、利便性・効率性の向上も期待できると考えられるほか、運営赤字とは別に老朽土木構造物の維持更新費用として今後20年間で58億円程度が必要になることから、持続可能な交通体系とするために、バス等への転換について地域の皆様と相談を開始したいと考えております。

②輸送密度が200人以上2,000人未満の線区

特急列車の運行や観光路線となっている線区もあるが、ご利用が少なく、線区の営業係数が300から1,000程度となっており、当社単独では老朽土木構造物の更新も含め「安全な鉄道サービス」を持続的に維持するための費用を確保できない線区

これらの線区は、鉄道を維持する仕組みについて、地域の皆様と下記の項目を軸に相談を開始したいと考えております。

ア 設備の見直しやスリム化、ご利用の少ない駅の廃止や列車の見直しによる経費節減

イ 運賃値上げ（全道又は線区毎）によりお客様に応分の負担をしていただく方法

ウ 沿線の皆様に日常的に鉄道をご利用いただく利用促進策

エ 運行会社と鉄道施設等を保有する会社とに分ける上下分離方式

そのうえで、輸送サービスを鉄道として維持すべきかどうか、他の代替輸送サービスの方が効率的で利便性が向上するかどうか検討を行います。

③既に「持続可能な交通体系のあり方」等について話し合いを始めている線区

既に協議会等において話し合いを始めている線区であることから、今後も継続して「持続可能な交通体系のあり方」等について地域の皆様と話し合いを行いたいと考えております。

※下線は今回追記

発表当初は、「当社単独では維持困難な線区」に対して、地域の関係の皆様から様々なご意見をいただきましたが、①赤線区及び③茶線区の計5線区については、地域の関係の皆様にご決断をしていただき、鉄道事業を廃止しバス等への転換を行いました。

2019年4月1日 石勝線（新夕張～夕張）、2020年5月7日 札沼線（北海道医療大学～新十津川）、
 2021年4月1日 日高線（鶴川～様似）、2023年4月1日 留萌線（石狩沼田～留萌）、
 2024年4月1日 根室線（富良野～新得）、2026年4月1日 留萌線（深川～石狩沼田）

（２）「アクションプラン」にもとづく取組み（2019～2023年度）

一方、②黄線区については2019年4月、8線区それぞれで「アクションプラン」を策定し、地域の関係者とJRが一体となり、利用促進・コスト削減の取組みを進めてきました。

アクションプランにもとづく取組みにより、地域の関係者とJRが一体となって取り組む気運を醸成することができました。ただし、約3年間にわたる新型コロナの影響等により、観光・生活面での利用は大幅に減少し、基本指標となる線区収支・輸送密度は一部を除き目標未達となり、収支改善・利用拡大につながる事業の抜本的な改善方策の検討には至ることができませんでした。

（３）「事業の抜本的な改善方策の実現に向けた実行計画」にもとづく取組み（2024～2026年度）

2024年8月、黄8線区において「事業の抜本的な改善方策の実現に向けた実行計画」を策定し、引き続き地域の関係者とJRが一体となって、利用促進・コスト削減の取組みを進めております。

最終年度である2026年度も、実行計画にもとづき、地域の関係者とともに関種取組みを着実に進めてまいります。

これまでの間、地域の関係の皆様には苦渋のご決断をさせていただいたほか、多大なご協力、ご負担をいただき、利用促進・コスト削減の取組みを進めることができたことに対して、改めて感謝申し上げます。

2 黄線区の現状

アクションプラン及び実行計画にもとづき、地域の関係者とJRが一体となって、徹底した利用促進・コスト削減に取り組んでいますが、抜本的な収支改善には至らず、黄8線区の収支は依然として厳しく、当社単独では維持困難な状況が続いております。

また、輸送密度は1987年度の会社発足当時から大きく低下し、大量輸送機関としての鉄道特性の発揮がより困難な状況となっております。

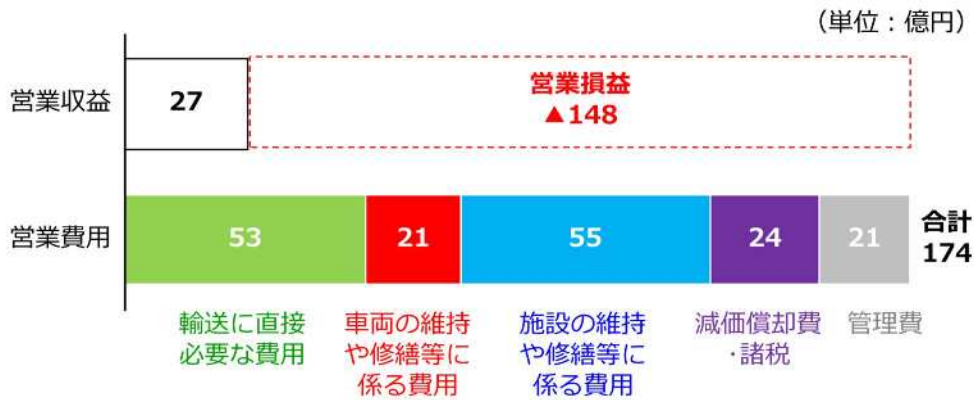
（表）黄8線区 線区収支・営業係数・輸送密度（2024年度実績）

線区	線区収支（百万円）			営業係数 （円）	輸送密度（人/日）			
	2024年度 実績 （A）	基本指標 〔2017年度実績〕 〔2026年度目標〕 （B）	差異 （C=A-B）		2024年度 実績 （D）	基本指標 〔2017年度実績〕 〔2026年度目標〕 （E）	差異 （F=D-E）	〔参考〕 1987年度 実績
	釧網線（釧路～網走）	△ 1,919	△ 1,497	△ 422	652	378	374	4
花咲線（釧路～根室）	△ 1,352	△ 1,110	△ 242	831	217	264	△ 47	1,006
富良野線（富良野～旭川）	△ 1,209	△ 998	△ 211	404	1,304	1,597	△ 293	2,056
石北線（旭川～網走）	△ 4,999	△ 4,243	△ 756	585	669	891	△ 222	2,415
宗谷線（名寄～稚内）	△ 2,729	△ 2,733	4	798	273	352	△ 79	751
根室線（滝川～富良野）	△ 1,100	△ 1,270	170	806	457	428	29	725
室蘭線（苫小牧～岩見沢）	△ 1,071	△ 1,233	162	1,136	327	439	△ 112	1,629
日高線（苫小牧～鶴川）	△ 414	△ 426	12	1,162	388	449	△ 61	1,283
合計	△ 14,794	△ 13,510	△ 1,284	658				

3 維持する仕組みの構築に向けた当社の考え

当社としては、黄線区を引き続き維持したいと考えておりますが、収支は依然として厳しく、当社単独では維持困難な状況にあります。これまで地域の関係の皆様と進めてきた徹底した利用促進・コスト削減の取組みを継続、深度化しつつ、黄線区を持続的に維持する仕組みを構築する必要があると考えております。

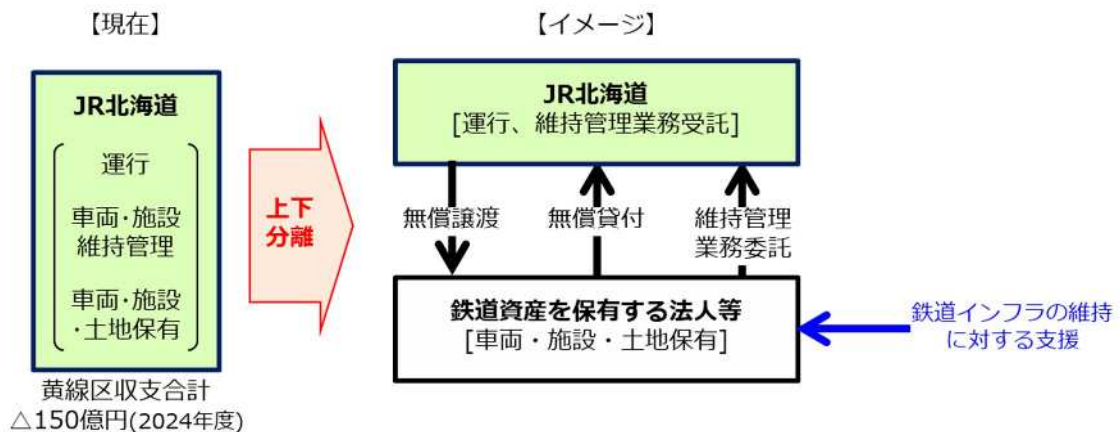
(図1) 黄線区の収支と費用の内訳 (2024年度実績、8線区合計)



持続的に維持する仕組みの構築に向け、地域の関係の皆様と下記の項目を中心に協議を開始したいと考えております。

- ① 線区のご利用状況に応じた輸送体系のさらなる見直し
- ② 持続的な運行に必要な担い手の確保
(踏切の除雪、駅業務の自治体への移管等)
- ③ 鉄道資産の自治体への譲渡による固定資産税の負担軽減
- ④ 運行会社と鉄道資産を保有する法人等とに分ける「上下分離方式」の検討

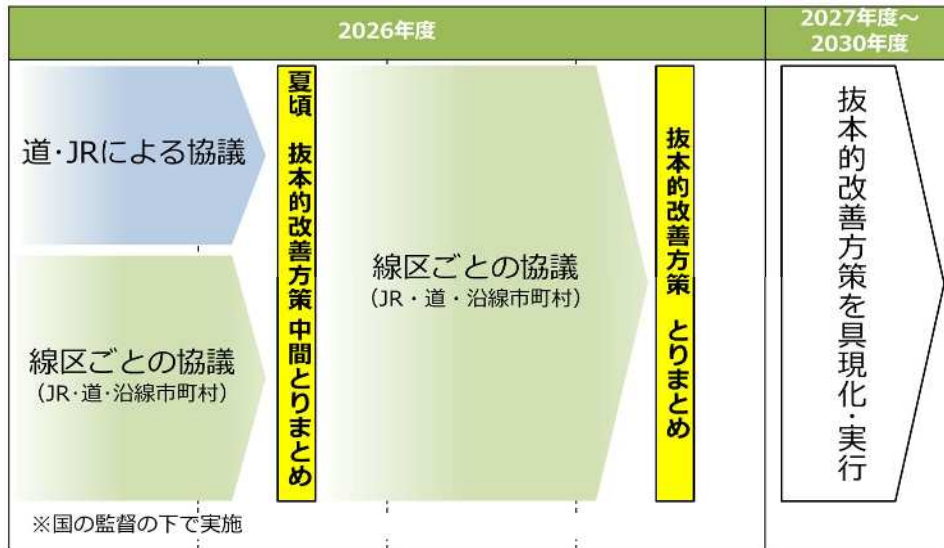
(図2) 上下分離方式のイメージ



4 今後について

監督命令にもとづき、2026年度末までに、線区ごとに事業の抜本的な改善方策を確実にとりまとめるため、関係の皆さまとの協議を進めてまいります。

(図3) 今後のスケジュール



以上

【参考】これまでの主な取組み

これまでに、観光列車の運行や沿線住民の鉄道利用への助成等による利用促進や、地域の皆さまのご理解をいただき、ご利用の少ない駅等を廃止したほか、国・北海道の補助制度を活用し、今後の利用促進の可能性を見出すための実証事業を実施する等、地域の関係の皆さまとともに数多くの取組みを進めてまいりました。これまでの間、地域の関係の皆さまには苦渋のご決断をいただいたほか、多大なご協力、ご負担いただき、利用促進・コスト削減の取組みを進めることができたことに対して、改めて感謝申し上げます。

線区	地域の関係者と一体となった主な取組み		JRの主な取組み
	アクションプラン期間（2019～2023）	実行計画期間（2024～2026）	
釧網線	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 様々な「くしろ湿原ノロッコ号」運行 ● 釧網線「リモートトラベル」実施 ▼ 2 駅廃止、1 駅の自治体管理移行 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 繁忙期の車両増結・一部指定席化 ◆ 釧網線フリーパス発売 ▼ 緑駅の自治体管理移行 	<ul style="list-style-type: none"> ● 「SL冬の湿原号」「流水物語号」運行 ● 普通列車の観光列車化
花咲線	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 繁忙期の車両増結・一部指定席化 ◆ 落石地区～根室高校直通バス運行 ▼ 糸魚沢駅廃止 	<ul style="list-style-type: none"> ● 花咲線サミット等のプロモーション実施 ◆ 地球探索鉄道花咲線フリーパス発売 ▼ 東根室駅廃止 	<ul style="list-style-type: none"> ● 花咲線での車内販売拡大 ● 普通列車の観光列車化（景勝地での減速運転等）
富良野線	<ul style="list-style-type: none"> ● 定期列車を活用したスタンプラリー ● 旭川駅・旭川運転所見学ツアー ◆ ラベンダー畑駅普通列車停車 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 閑散期における臨時特急列車運行 ● 沿線住民の鉄道利用への助成 ▼ ご利用の少ない列車の一部減便 	<ul style="list-style-type: none"> ● イベント開催にあわせた臨時列車運行 ● 多客期の車両増結運行
石北線	<ul style="list-style-type: none"> ● 特急列車内での特産品販売 ◆ 札幌との都市間移動を片道バス・片道JR利用の沿線住民に運賃助成 ▼ 5 駅廃止、1 駅の自治体管理移行 	<ul style="list-style-type: none"> ● 札幌圏での利用促進プロモーション ◆ JR利用のオホーツク管内来訪者にバスのフリーパス購入費を一部助成 ▼ 特急「大雪」快速化 	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空会社と連携したフリーパス発売 ● 特急列車の全車指定席化 ▼ 網走駅等窓口営業時間見直し
宗谷線	<ul style="list-style-type: none"> ● 東風連駅移設、「名寄高校駅」へ改称 ◆ 沿線住民向け特急料金一部助成 ▼ 15 駅廃止、17 駅の自治体管理移行 	<ul style="list-style-type: none"> ● 子供体験乗車ツアー実施 ◆ 高校等への直通バス実証運行 ▼ 雄信内・南幌延・抜海駅廃止 	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空会社と連携したフリーパス発売 ● 特急列車の全車指定席化 ▼ 士別駅窓口営業時間見直し
根室線	<ul style="list-style-type: none"> ● 炭鉄港コラボのハルシーウォーキングコース設定 ◆ 「一日散歩きっぷ」で沿線バス乗車可能 ▼ ご利用の少ない踏切の廃止 	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道利用促進のための補助制度新設 ◆ 沿線住民対象のモニター調査 ▼ 東滝川駅廃止 	<ul style="list-style-type: none"> ● ハルシーウォーキング「いつでもウォーク」コース設定 ▼ 富良野駅窓口営業時間見直し
室蘭線	<ul style="list-style-type: none"> ● グループ旅行助成制度による利用促進 ◆ 「一日散歩きっぷ」で沿線バス乗車可能 ◆ JR定期券で沿線バス乗車可能 	<ul style="list-style-type: none"> ● 高校通学定期券購入費助成 ● 地域イベント等を活用した利用促進 ◆ 沿線住民対象のモニター調査 	<ul style="list-style-type: none"> ● ハルシーウォーキング イベントウォーク開催 ● 地域イベントホースターの札幌圏主要駅での掲示による利用促進
日高線	<ul style="list-style-type: none"> ● 定期券助成による列車通学促進 ◆ 「一日散歩きっぷ」で沿線バス乗車可能 ▼ 浜田浦駅廃止 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 地域イベント等を活用した利用促進 ◆ 沿線住民対象のモニター調査 ▼ 学休日の運行車両数見直し 	<ul style="list-style-type: none"> ● むかわ竜ラッピング車両運行 ● 札幌圏主要駅でのむかわハルシーウォーキング告知

運賃改定（2019年度・2025年度）
話せる券売機設置拡大

●：利用促進、▼：コスト削減、◆今後の利用促進の可能性を見出すための実証事業